

# Mise en sommeil des trains de nuit

Ils évoquent les grands voyages et l'aventure mais ces trajets nocturnes ne sont pas qu'une affaire de nostalgie et répondent à une véritable nécessité de service public.



« On a l'impression de voyager à une autre époque. Et, en plus, ça nous fait économiser une nuit d'hôtel. » Florian David/REA

trois couchettes s'entassent de chaque côté du compartiment. Impossible de tenir assis et les insomniaques sont destinés à errer dans les couloirs étroits depuis la suppression, en décembre dernier, de la voiture de service. Une dégradation de l'offre, dénoncée par les syndicalistes et les associations d'usagers. « Globalement, le matériel est abandonné par la SNCF, les wagons arrivent en fin de vie et il n'y a pas de volonté de la part de la direction de réinvestir afin de les pérenniser », dénonce Laurent Beauflis.

Petit à petit, après le départ, les lumières des compartiments s'éteignent. Dans la voiture 17, seul Ryad reste éveillé et continue de travailler sur son ordinateur, plié en deux sur sa couchette. « Je suis un habitué, ça me permet de revenir régulièrement voir ma famille alors que je travaille à Paris. Sans les trains de nuit, je ne sais pas si je pourrais rentrer aussi souvent. » Au-delà de l'aspect nostalgique, les trains de nuit sont avant tout des trains d'équilibre du territoire (TET), c'est-à-dire un service de grandes

lignes entre les principales villes françaises non reliées par la grande vitesse, et ils participent donc au désenclavement de certains territoires français.

« Mesdames et messieurs, notre train arrive dans vingt minutes à destination de Rodez. Toute l'équipe Intercités espère que vous avez passé une bonne nuit et vous souhaite une agréable journée. » Le compartiment émerge difficilement. L'arrivée en gare se fait à 6 h 17 et des visages à peine réveillés sortent des compartiments. Pourtant, il ne faut pas traîner pour ceux qui ont des correspondances. « J'ai un autre train pour Millau qui part dans cinq minutes », s'inquiète Blanche, venue récupérer sa fille en vacances. Les correspondances sont aussi des points de tension. « Avant, les TET et les TER étaient coordonnés afin de desservir les petites villes. Maintenant, tout est fait pour décourager l'usager », observe Laurent Beauflis.

**« La politique générale menée par la SNCF est de supprimer les trains de nuit s'il y a une desserte de la part des TGV. Mais un TGV ne remplace pas un train de nuit ! »**

La politique du tout-TGV menée par la SNCF explique ce désintérêt. « La politique générale menée par la SNCF est de supprimer les trains de nuit s'il y a une desserte de la part des TGV. Mais un TGV ne remplace pas les trains de nuit ! Avec un train de nuit, on peut partir tard le soir, arriver tôt le matin et aller travailler à 9 heures sans payer une nuit d'hôtel. Pour le moment, ce n'est pas possible avec un TGV », commente le syndicaliste.

Pour le moment, les trains de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez-Latour-de-Carol sont maintenus, alors que la ligne Paris-Nice, elle, sera amenée à disparaître au 1<sup>er</sup> octobre. Pour les syndicats et les usagers, la mobilisation continue : « Avec le soutien des élus et des collectifs, on arrive à des petites victoires, coup à coup », se réjouit Laurent Beauflis. Au printemps dernier, un accord a été trouvé pour que le train Paris-Cerbère, supprimé en décembre dernier, circule de nouveau les week-ends et durant les vacances scolaires. ●

Il est 22 heures, gare d'Austerlitz. L'intérieur de la gare fourmille en cette veille de grand week-end du 15 août. Les voyageurs se pressent à la sandwicherie pour un dernier encas. Pour la plupart, c'est un voyage de plus de six heures qui les attend. Cette nuit, direction Rodez. Soit huit heures de train, ou une heure comme l'avance le collectif. Oui au train de nuit : « Trente minutes pour s'endormir, trente minutes pour se réveiller ! » Un moyen de transport plébiscité par de nombreux habitants des régions du sud de la France, mal desservies par la SNCF. Pourtant, la tendance générale est à leur suppression. Aujourd'hui, seulement deux lignes continuent de circuler régulièrement.

Le voyage débute par une longue attente. L'accès au quai est réglementé et seuls les voyageurs munis de billet peuvent le rejoindre. « Les voyageurs en train couchettes sur la file de gauche, ceux en sièges inclinables à droite ! » tente de réguler un agent. Ce jeudi 11 août, le train affiche complet, n'en déplaie à ses détracteurs, qui avancent une baisse de la fréquentation pour justifier leur suppression. « L'offre est aujourd'hui peu visible, les horaires peu optimisés, les retards et annulations trop fréquents, à tel point que son usage paraît - volontairement ou non - découragé », déplore le collectif. Malgré tout, la CGT estime un taux de remplissage allant de 30 % à 50 % et de 100 % les gros week-ends. « Bien plus que pour certains TER, eux maintenus ! » avance Laurent Beauflis, secrétaire du syndicat CGT des cheminots de Paris Austerlitz.

Dans la file d'attente, des familles, des voyageurs seuls, des travailleurs mais aussi des groupes d'amis pour qui voyager en train de nuit est synonyme d'aventure. « On a l'impression de voyager à une autre époque », s'enthousiasme ce groupe de quatre jeunes filles, sac à dos sur les épaules. « Et, en plus, ça nous fait économiser une nuit d'hôtel », enchérit l'une d'elles. Malgré les vingt minutes de retard annoncées, l'enthousiasme reste au beau fixe. « Sur de tels trajets, on n'est plus à vingt minutes près ! » sourit une autre.

## Une dégradation de l'offre, dénoncée par les syndicalistes et les associations d'usagers

À bord, il y a les habitués et les novices, comme Franck, déjà en chaussettes sur le quai. « C'est la première fois que je prends un train couchettes, on se sent presque comme à la maison. » Pourtant, à l'intérieur, le confort est rudimentaire. En seconde classe,